

## الدور الحالي لميناء العاصمة في تفتح المدينة على منطقة البحر المتوسط

أ.ة. / عباس منصور ليلي.  
أ.ة. / بعزیز بركاني أمال  
جامعة هواري بومدين للعلوم  
والتكنولوجيا - كلية علوم  
الأرض والجغرافيا والتهيئة  
القطرية

### الملخص

يطبع واقع العلاقات في ظل عولمة الاقتصاد العالمي، كثير من التنافس والإقصاء الذي يمر جزء هام منه عبر الموانئ خاصة التجارية منها، باعتبارها بوابات التفتح على الخارج.

وكانت الجزائر قد ألتزمت منذ دخولها اقتصاد السوق وتوقيعها على اتفاق برشلونة ومشروع انضمامها في منظمة التجارة العالمية، بتهيئة جميع قطاعاتها بما فيها قطاع النقل الذي تمثل فيه الموانئ أحد أهم الركائز المعتمد عليها لتطوير التبادل مع مختلف دول العالم، بحيث استفادت الموانئ خاصة الكبرى منها كميناء العاصمة، من سياسة جد طموحة تهدف إلى الرفع من قدراتها، طاقات استيعابها وتحسين كفاءتها، حتى تتمكن من أخذ مكانتها بين موانئ البحر المتوسط التي تشهد الجزء الأكبر من التبادل التجاري للجزائر.

تمكن ميناء العاصمة منذ سنة 1995 وإلى يومنا هذا من تسجيل نشاط غير عادي، تميز بالنمو الهام لحركة النقل بالحاويات والحركة الإجمالية للسلع، بحيث قدرت نسبة نمو نشاط الميناء في سنة 2008 بأزيد من 15 بالمائة بالنسبة للحركة الإجمالية و32 بالمائة بالنسبة للنقل بالحاويات، بينما سجلت حركة المسافرين تراجعاً بسبب بداية ظهور بواجر تخصص الميناء والذي يعد نتيجة إيجابية لسياسة تطوير وعصرنه الموانئ المطبقة في السنوات الأخيرة.

ويضطلع ميناء العاصمة الذي يمر عبره 30 بالمائة من حجم التبادل التجاري مع الخارج، بالأعباء التقليدية، بالإضافة إلى الدور الجديد الذي يندرج في إطار تطبيق أهداف سياسة هيكلية وعصرنه الموانئ. وقد مكن النمو المتواصل لميناء العاصمة من تحسين دوره على المستوى المحلي والمتوسطي، كما مكن العاصمة المدينة التجارية من تطوير علاقاتها بالميناء من خلال ما تمنحه من هياكل ومرافق ازدهرت مع نمو نشاط الميناء، والمتمثلة في المهن الجديدة المرتبطة بالميناء، بالإضافة إلى جميع عمليات التهيئة التي استفادت منها العاصمة والميناء في آن واحد، فيمكن الجزم بأن مستقبل نمو الميناء مرتبط بمستقبل تطور المدينة، التي تتهيأ لتنمية أبعادها الدولية أكثر من أي وقت مضى.

**الكلمات المفتاحية :** ميناء العاصمة، منطقة البحر المتوسط، عصرنه الموانئ، تطور المدينة، أبعاد دولية.

## مقدمة

تساهم الموانئ في إظهار التشكيلة الحضرية للمدن الساحلية ودرجة أهميتها وطبيعة الدور الذي تؤديه نظرا لكونها نقاط عبور من وإلى الخارج تمر عبرها التبادلات التجارية التي تتسم بالضخامة والتنوع، فتتوسط من خلالها العلاقات بين ثلاث مستويات مجاليه هي الخارج، الميناء، المدينة وظهيرها.

كما تمنح الموانئ للمدن الساحلية إمكانيات لا تتوفر عليها مدن أخرى واقعة في الداخل، فالمدينة المينائية تكون بمثابة المدينة التي حبتها الطبيعة والإنسان معا، ليجعلها منها مدينة ليست كغيرها لا في الموقع ولا في الوظائف، مدينة تتحمل مسؤوليات أمن السواحل والتجارة والعلاقات الخارجية من جهة، فضلاً عن دورها في تحقيق النمو الاقتصادي بفضل موقعها، عادة، كمركز قوة عمراني من جهة أخرى.

كذلك هو الحال بالنسبة لمدينة الجزائر العاصمة وأكبر مدينة على المستوى الوطني التي تربطها بمينائها علاقات وظيفية تقاطعية تارة وتكاملية تارة أخرى مما جعل كليهما يؤثر في الآخر سلبيًا وإيجابيًا.

وكان ميناء الجزائر قد حقق في السنوات الأخيرة زيادة في النشاط وارتفاعاً في حجم الحركة التجارية، مكناه من تحسين مداخيله وتنوع زبائنه وممونه إلى خارج منطقة التبادل التقليدية، الشيء

الذي سمح بظهور نشاطات جديدة في المدينة وبتطوير قطاعات لها صلة وثيقة بهذا الأخير.

"وترتبط المشاريع الحالية والمستقبلية المتعلقة بتتمية المدينة وتحسين أبعادها الدولية ودرجات تفتحها على الخارج عموما وعلى منطقة البحر المتوسط خصوصا، بعمليات تطوير الميناء في نقاط عديدة نظرا للأهمية القصوى التي يمثلها وجود الميناء في قلب المنطقة المركزية للعاصمة كعنصر أساسي يؤثر في منظومتها الحضرية<sup>1</sup>". فمن المتوقع أن يشهد الميناء والشريط الساحلي الممتد شرق المدينة وغربها وحتى مناطق من ظهيرها القريب، عمليات تهيئة ضخمة تكون في إطار تجسيد مشاريع جد طموحة شبيهة بتلك التي تعرفها مدن أخرى مينائية من حوض البحر المتوسط والتي يتوخى من ورائها البروز على الساحة الدولية.

**طبيعة واتجاهات التبادل التجاري للجزائر عبر ميناء العاصمة :**

تمكن على مدى عدة سنوات، ميناء الجزائر من تسجيل نمو مستمر في حجم الحركة الإجمالية للسلع بسبب توفر عوامل ديناميكية شهدها الميناء، تتعلق بطرق التسيير الجديدة وبحجم الاستثمارات التي استفاد منها والتي سمحت له بتحسين طرق شحن وتفريغ البضائع ومعالجة حركة العبور بكثير من الاحترافية، بحيث

---

1- Amel BERKANIBAZIZ, Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le fonctionnement du tissu urbain, Mémoire de magister en aménagement urbain, USTHB, septembre 2002.

عالج ميناء العاصمة سنة 2007، أكثر من 11 مليون طن من السلع المختلفة مقابل 10.8 مليون طن حجم البضائع التي مرت عبر الميناء و9.24 مليون طن من البضائع استقبلها نهائي الحلويات.

والجدول التالي يلخص نشاط الميناء فيما يتعلق بحجم الحركة الإجمالية للسلع بين سنوات 2001 و2006.

الحركة الإجمالية للسلع بميناء العاصمة الجزائر :

السنة	2001	2002	2003	2004	2005	2006
الواردات بالطن	5143767	5016839	4753797	5429747	5784923	7433317
نسبة الواردات	80%	81%	79%	79%	81%	85%
الصادرات بالطن	1259564	1177130	1236439	1432909	1333737	1298933
نسبة الصادرات	20%	19%	20%	21%	19%	15%
المجموع	6403331	6193969	5990236	6862656	7118660	8732250

ويظهر الجدول طبيعة نشاط الميناء الذي تسيطر عليه عمليات الاستيراد أكثر من التصدير المقتصر على المواد الزراعية، المعادن

والمحروقات، والعكس بالنسبة للواردات التي تتنوع فيها السلع والتي يمكن إدراجها في ثلاثة مجموعات هي : السلع المصنعة، الآلات وعتاد التجهيز التي مثلت 68.08، مواد غذائية وصيدلانية ومواد غير استهلاكية مثلت 31.92 من مجموع واردات الجزائر.

علما بأن سبب التذبذب البسيط في مجمل الصادرات والواردات يعود إلى تقليص استيراد بعض المواد من حين لآخر بسبب ارتفاع أسعارها أو انتهاء العقود المبرمة بشأنها، لكن بصفة عامة تبقى الواردات في ارتفاع مستمر، بحيث مثلت سنة 2008 نصف عائدات التجارة الخارجية التي بلغت 78.23 مليار دولار بزيادة 11.5 مليار دولار عن السنة السابقة.

أما بالنسبة لتوزيع التبادل التجاري وفق المناطق الاقتصادية، فإن جزء هام منه يقتصر على منطقة التبادل التقليدي للجزائر والمتمثلة في دول أوروبا والبحر المتوسط، فالدول الثلاثة إيطاليا، إسبانيا، فرنسا مازالت تعتبر أهم زبائن الجزائر رغم ظهور زبائن جدد من خارج المنطقة تتسم العلاقات معهم بالشدة وبالتنوع. أنظر الجدول أدناه.

أهم مناطق التبادل التجاري للجزائر سنة 2007 :

الدولة والمنطقة	نسبة التجارة الخارجية	نسبة الزيادة 2008-2007
فرنسا	16.51	23.97
إيطاليا	10.60	79.53
إسبانيا	6.74	70.86
تركيا	2.80	12.05
المجموع والمعدل	36.56	41.42
الصين	8.85	39.12
و.م.إ	7.34	58.24
الأرجنتين	3.63	57.63
اليابان	3.43	40.83
المجموع والمعدل	23.25	48.95

«كانت منطقة المتوسط ولا تزال مجال عبور، لكن عوامل الحركة واتجاهاتها بين ضفتيها وبينها وبين العالم، اختلفت وتغيرت بفعل تأثيرات العولمة التي زادت من حجم التبادل في بعض النقاط لكنها كذلك جعلته مقتصرًا على جهات معينة مظهرة الفوارق

الطاغية بين المجالات في قدرتها على الاستقطاب والاندماج داخل شبكات جديدة تخضع في تعاملها للتنافس، الجودة والفعالية<sup>1</sup>.

وتبقى دول المجموعة الاقتصادية ودول منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (O.C.D.E) أكثر المجموعات تعاملًا مع الجزائر فيما يتعلق بالتبادل التجاري نظرا لارتباط هذه الأخيرة ببعض دولها ارتباطا تاريخيا تؤثر فيه جملة من العوامل الإستراتيجية والسياسية أكثر منها اعتبارات اقتصادية، لكن يمكن أن تجتمع العوامل التاريخية بالعوامل الجغرافية كعامل القرب والذي يكون سببا في اتجاه التبادل التجاري نحو بعض الدول أكثر من غيرها كما هو الشأن بالنسبة لدول المغرب العربي مع فرنسا وإيطاليا ودول المشرق العربي بتركيا وألمانيا.

كما كانت كثير من الدول قد عانت ومن بينها الجزائر، من اقتصار تبادلها التجاري على دول معينة فقط وهو الشيء الذي دفع بها إلى تنويع زبائنها وممونيها تقريبا إلى كل مناطق العالم، أهمها منطقة البحر المتوسط، فقد مثلت نسبة التبادل مع دول حوض البحر المتوسط سنة 2008 أزيد من 29 بالمائة مقابل 26 بالمائة مع دول أوروبية من خارج المنطقة.

---

1- CNRS, Pratiques et représentations de l'espace dans les communautés méditerranéennes, par : H. Balfer, P. N. Bauratau et autres, France, 1976.



«ويخضع مستقبل تطوير العلاقات التجارية للجزائر بدول حوض البحر المتوسط وبدول العالم عموما لعوامل اقتصادية داخلية وأخرى تشهدها الساحة الدولية، التي ما فتئت تتفتح فيها الدول أكثر فأكثر على مناخ جديد في التعامل تتحكم فيه شروط المنافسة، والفعالية والقدرة على الإبداع في جميع المجالات<sup>1</sup>». وتشهد منذ سنوات، منطقة البحر المتوسط التي تلعب فيها المدن المينائية دورا محوريا، ديناميكية هامة تحركها الموانئ الأساسية أو ما يعرف بالموانئ الدعامة (LES PORTS PIVOTS).

تجلب الموانئ الهامة نحوها جزءا كبيرا من الحركة التجارية بالإضافة إلى جذب الاستثمار والعمالة المستقطبة عادة من ظهير المدن المينائية نفسها، بينما تعاني أخرى من شبه إقصاء بسبب مواقعها غير الملائمة والبعيدة عن ما يعرف بخطوط وأروقة الملاحة من جهة وبسبب نقص في مستوى تجهيزها وتدني نوع خدماتها، فميناء الجزائر مثلا يعالج من 8 إلى 9 حاويات في الساعة مقارنة بموانئ مرسيليا- فوس وبرشلونة وجينوة تورو وجان بإيطاليا التي تعالج من 25 إلى 30 حاوية في الساعة.

وتمثل معظم موانئ المتوسط وبالخصوص تلك الواقعة بالقرب من الجزر والضائق موانئ جد حيوية تسيطر على جزء كبير من

---

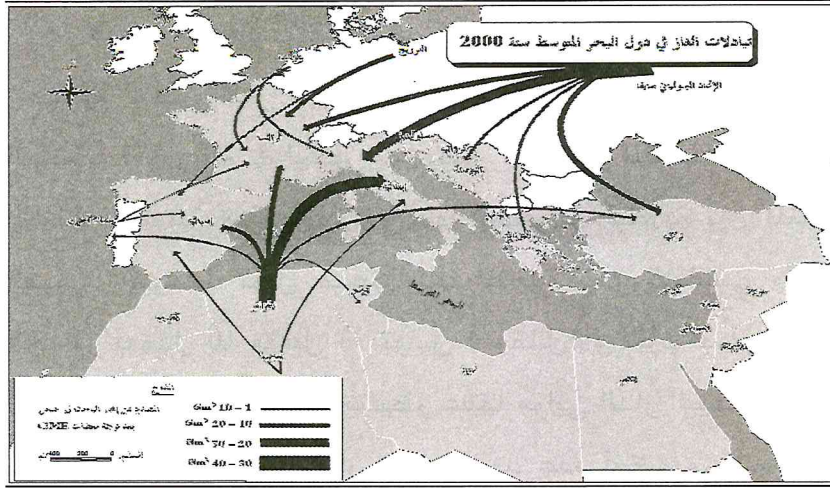
1- Gouvernal E., Huchet J. P., La logique du coteneur : Le principal enjeu de l'industrie maritime de lignes régulières, actes du colloque, IUT de Saint-Na Zaire, Université de Nantes, 1998.

الحركة البحرية التي أصبحت تتمركز حولها أكثر من غيرها بسبب اجتماع المصالح التجارية والعسكرية وبسبب رُسُو البواخر بها في طريق عبورها نحو مناطق أخرى عبر الدردنيل والبوسفور نحو البحر الأسود، مما أدى لتنافس أكثر من دولة للسيطرة عليها، « فقد زاد اهتمام كثير من الدول بالبحر المتوسط وانشغلوا بالسيطرة عليه، وقد بدا هذا الانشغال في جملة الإجراءات التي أقدموا عليها ومن بينها العناية بالتقنيات البحرية وتطوير بناء الترسانات<sup>1</sup>». وإستراتيجيته البحرية الرامية إلى السيطرة على المنافذ البحرية. وبالرغم من كون البحر المتوسط لا يمثل إلا 1 بالمائة من مساحة مياه الكرة الأرضية إلا أنه بحر يمتاز بحركة تجارية كثيفة بين ضفتيه وبينه وبين موانئ الأطلسي والبحر الأحمر عن طريق قناة السويس.

وتمر عبر البحر المتوسط 97 بالمائة من صادرات المحروقات بالنسبة للجزائر والتي قدرت بأزيد من 91 مليون طن، فنظرا لأهمية السوق الجزائرية سواء من حيث الاستهلاك أو من حيث التموين بالطاقة وبعض المنتجات الأخرى تتجه كثير من المؤسسات العملاقة في ميدان النقل البحري نحو فتح فروع دائمة لها خاصة في ميناء العاصمة أكبر موانئ الجزائر. يعتبر خطا ميدغاز نحو إسبانيا وجيلسي نحو إيطاليا جزء هام من هذا التبادل التجاري الذي يغذي صناعات مختلفة في ظهير المدن المينائية، أنظر الخريطة.

---

1- منشورات كلية الآداب والعلوم الانسانية بالرباط، سلسلة ندوات ومناظرات رقم 109، العثانيون والعال المتوسطي، المغرب، 2003.



وتنافس هذه الشركات البحرية الشركات الوطنية للنقل البحري سواء المختصة في نقل المسافرين أو في نقل السلع مادام أن الشركة الوطنية للملاحة البحرية لا تغطي إلا 64 بالمائة من طلبات السوق وشركة النقل البحري للمسافرين لا تغطي إلا نسبة 05 بالمائة، وطاقة الشركة الوطنية للنقل البحري هي 766000 طن مقارنة بالشركات المغربية التي تمنح طاقة قدرها 3.7 مليون طن.

وأدى التنافس بين المؤسسات الوطنية للملاحة البحرية والمؤسسات العالمية إلى فتح رساميل هذه المؤسسات أمام مؤسسات فرنسية - إسبانية التي سمحت باستقدام 8 بواخر إلى ميناء الجزائر وإنشاء شركات مختلطة مثل مؤسسة صفيانال الجزائرية - الفرنسية وشركة عابر المتوسط، كما حلت سنة 2005 مؤسسة ألترام التي كانت قد أسست منذ 1974 بسبب المنافسة في ميدان النقل البحري.

فعددا لرحلات المنتظمة بين ميناء تونس لاقولات رادس 350 رحلة في الشهر الدار البيضاء بالمغرب 300 رحلة في الشهر وميناء العاصمة 250 رحلة في الشهر مما يظهر بأن حتى المنافسة مع موانئ الضفة الجنوبية هي قائمة، وعدد الخطوط البحرية بين المغرب العربي والمتوسط تمثل ضعف تلك المتجهة نحو الأطلسي وأوروبا الجزائر بمعدل 10 مقابل 3، تونس 4 مقابل 1 والمغرب بسبب الموقع الجيد ثلاثة أرباع الحركة يسيطر عليها موانئ الدار البيضاء طنجة وأغادير. ويبقى ميناء الجزائر الميناء يشهد عدد أكبر من الرحلات المنتظمة مقارنة بالموانئ الوطنية الأخرى فوهران 130 رحلة، سكيكدة 90 رحلة، بجاية 50 رحلة، خاصة بين الجزائر فرنسا والجزائر إسبانيا اللتان تمثلان 60 بالمائة من مجموع الرحلات المنطلقة من وإلى موانئ الجزائر.

وفي إطار دعم القدرات التنافسية للموانئ الجزائرية تم تحسين قدرات الشحن والتخزين بالنسبة لميناء العاصمة والرفع من عدد الخطوط نحو برشلونة بمعدل 18 رحلة في الشهر، وبطاقة 20000 مسافر وبأسعار تنافسية لم تزد عن حدود 15000 دينار. كما تنطلق خطوط أخرى من مرسيليا وميناء أليكانت نحو موانئ أخرى في أوروبا وقدّر عدد الرحلات سنة 2007 عبر ميناء العاصمة 923 رحلة و484696 مسافر وتقلصت عدد الرحلات سنة 2008 إلى 757 و443800 مسافر، لكنها مكنت للشركة الوطنية للنقل البحري للمسافرين من تسجيل رقم أعمال قارب 323 مليون دينار.

أما فيما يتعلق بنقل السيارات فالميناء استقبل 266197 مسافر سنة 2006 و65187 سيارة بحجم إشغال مازال ضعيفا لم يتعدى 47 بالمائة، بحيث مثل المهاجرون 60 بالمائة من مجموع المسافرين والسياح ب 10 بالمائة، أكثرهم من أوروبا، بينما مثل عدد المسافرين من الجزائر ميناء نحو أوروبا نسبة 30 بالمائة.

وتواجه شركات النقل منافسة حادة من طرف شركة SNCM وشركة عابر المتوسط اللتان تستحوذان على 57 بالمائة من حجم حركة المسافرين و56 بالمائة من حجم حركة العريات.

والجدول التالي يبين حجم الحركة البحرية مع منطقة البحر المتوسط وطبيعة الحركة في أهم الموانئ التجارية الجزائرية<sup>1</sup>.

حجم وطبيعة الحركة البحرية لأهم موانئ الجزائر مع دول منطقة البحر المتوسط، سنة 2007

الميناء	حجم الحركة %	محروقات %	عدد وحدات قدم بحري	مليون قدم
الجزائر	10.10	2.33	419000	356000
عنابه	4.63	0.23	غير مصرح به	180000
وهران	3.14	0.09	119000	247000
بجاية	12.83	8.43	50039	38000

1-Ministère de transports, plan de développement stratégique des ports, algériens, décembre 2005, Global In sight France, naffat et Nishol Engineers inc, Amiship USA, Algérie.

يشترط المتعاملون وشركات النقل البحري التي تتعامل مع الموانئ الجزائرية وبالخصوص ميناء العاصمة إيجاد مناخ عمل يكون أكثر ملائمة فيما يتعلق بسرعة معالجة البضائع وبطرق الشحن والتفريغ وبتوصيل المعلومات بالإضافة إلى التحكم في التقنيات الجديدة للملاحة البحرية، التي مازالت الموانئ الجزائرية لم تصل إليها إلى مستوى يمكنها من جذب المزيد من الحركة البحرية نحوها، ومع كل ما يترتب عن ذلك من عوائد مادية وغير مادية تستفيد منها بالدرجة الأولى المدينة المينائية. وتعرف الجزائر تغطية جيدة من طرف شركات :

CMA CGM, MSC, TAROS CONTENAR et MAERSK

كما تتمركز هذه الشركات في أهم موانئ البحر المتوسط مثل ميناء مالطا، فالينسيا والجزيرة.

التحديات الإستراتيجية لتطوير الميناء وتفتح المدينة على الخارج :

تتهياً معظم موانئ العالم وخاصة الموانئ الواقعة في مناطق إستراتيجية تشهد المنافسة التي قد تؤدي إلى الإقصاء، لعمليات تغيير وتحسين مستمرة وصلت إلى حد نقل بعض الموانئ من مواقعها الأولية إلى مواقع أخرى أكثر ملائمة للملاحة البحرية، كما تم فصل الوظائف في بعض الموانئ ولم تعد هنالك موانئ تجارية وللصيد البحري والنزهة في آن واحد نظراً لتعارض طبيعة النشاطات مع بعضها البعض.

«طبقت عمليات التحسين عن طريق إنجاز مشاريع عملاقة مست في كثير من الأحيان المدينة والميناء معا، فلا يمكن بأية حال فصل العلاقات الوظيفية المتشابكة والمتكاملة فيما بينهما، مما أدى إلى توسيع مجال التعامل مدينة - ميناء وتوزيع تأثيره على منطقة أكبر».

واستغلت موانئ البحر المتوسط الانتعاش الكبير الذي تعرفه الملاحة البحرية في المنطقة لمحاولة إعادة هيكلة مجالاتها وتنظيم علاقاتها بمدنها، فزاد معدل النقل متعدد الوسائل من 12% إلى 17%، وهو النقل الذي يربط الميناء بمختلف الموانئ الأخرى برا وبحرا كما يكمل سلسلة توصيل السلع من البائع إلى المشتري أو كما يعرف بخدمة من «الباب إلى الباب».

كما تبحث الموانئ حاليا في شروط التبادل التجاري من خلال إخضاع علاقاتها بشركات الملاحة البحرية إلى عقود واتفاقيات تضمن لها حرية أكثر وتجعلها في مأمن من بعض الضغوطات التي يمكن أن تحدث من حين لآخر.

وأكثر التحديات التي تواجه موانئ البحر المتوسط وعلى رأسها ميناء العاصمة هو مسألة تحديث طرق تسييره وتجهيزه بالعتاد التكنولوجي اللازم وباليد العاملة المؤهلة، بالإضافة إلى عمليات أخرى أكثر ضخامة تتمثل في توسيع الميناء أو نقله أو تدعيم نشاطه

---

1- Dubruel. D.: Transport intermodal portuaire : Le cas de Hambourg, Paris, INRETS, 2003.

1

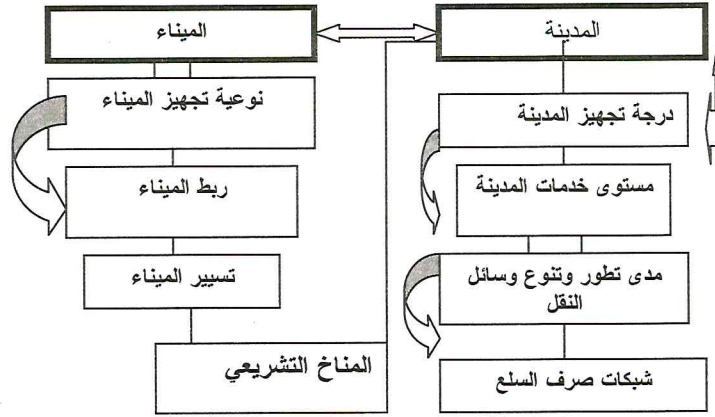
عن طريق إعادة توزيع النشاط التجاري بطريقة تضمن عوائد مالية لجميع الموانئ فالمتعاملون التجاريون وشركات النقل والملاحة البحرية يبحثون في موانئ الجيل الجديد، وهي موانئ عصرية مجهزة ومتطورة، على الخدمات التي تكون فيها احترافية من حيث تأمين خطوط النقل واستعمال السلسلة اللوجيستية.

كما أصبحت المدينة - ميناء في قلب المواجهات التي سببتها عوامة الاقتصاد باعتبارها مجالات مفتوحة أمام عوامل التغيير الداخلية والخارجية. فتخضع المدن المينائية لمنطق المنافسة وتحاول أن توفق بين الإشكالات السياسية والاجتماعية التي تعرفها من جهة وبين ضرورة تطوير حجم ودرجة تجهيزها وهيكله المجال بداخلها وحولها من جهة أخرى.

أما التحديات التي تواجه المدن المينائية عامة ومدينة الجزائر خاصة فتتمثل في صعوبة التوفيق بين سياسة حضرية متعلقة بتنمية المدينة من الجانب العمراني والاجتماعي والحضاري وسياسة توفق بين أبعادها المحلية الوطنية وأبعادها الدولية، مما يتطلب ضرورة تعدد وظائف المشاريع الكبرى الخاصة بالتجهيزات واستراتيجيات الاندماج في الاقتصاد العالمي التي يكون الميناء ضمن أهم عناصرها سواء ما تعلق بطرق التسيير وبتنظيم وسائل النقل أو بهيكله المجال الداخلي وظهير المدينة.



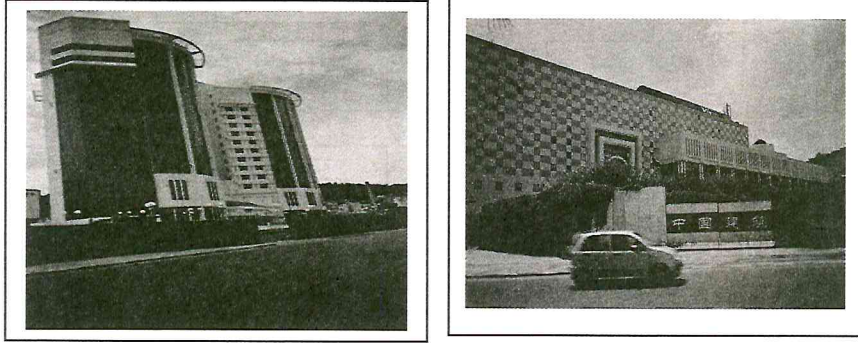
والشكل التالي يوضح العلاقات مدينة- ميناء، وفي نفس الوقت شروط تفتح كل منهما على الآخر.



تستفيد المدينة من جميع الحركة التي يعرفها الميناء سواء استفادة مباشرة من خلال مناصب العمل التي يوفرها الميناء أو من تمويها بالبضائع المختلفة، كما يمدها كذلك الميناء بعلاقات مع الخارج عن طريق جلبه للشركات الأجنبية التي يستقدمها لتفتح لها فروعاً في المدينة أو المجال القريب منها.

ونظراً للنشاطات التي انتعشت في السنوات الأخيرة مع تحرير السوق وفتح باب الاستثمار أمام الخواص من داخل وخارج الوطن، زاد عدد المتعاملين التجاريين وتوسعت مجموعة المهن المرتبطة بالميناء مثل وكالات العبور والتخليص والجمرك وشركات التأمين والبنوك الوطنية والأجنبية، فالمدينة تتمركز بها 218 وكالة بنكية و140

وكالة تأمين من بينها 17 مقر رئيسي توجد في المحيط القريب من الميناء أو في الضاحية. كما انتشرت المكاتب في المدينة وفي أحياء مركزية وضاحوية يغذيها نشاط الميناء المدر للأرياح، وهي مقرات للشركات الأجنبية ولفروعها العاملة بالجزائر، فتغير وجه أحياء بكاملها بنمط عمراني عصري تشكل فيه البنايات ذات الواجهات الزجاجية والسكن الراقي جزء هام من هذه الأحياء. أنظر الصور.



وكذلك هو الحال بالنسبة لتجارة الجملة التي تستفيد من السلع المستوردة من الميناء فمن مجموع 52 مؤسسة استيراد للمواد الغذائية والزراعية، توجد 9 منها بمركز العاصمة، و11 من مجموع 69 في الحديد والميكانيكا، و10 من 25 مؤسسة استيراد الآلات الكهرومنزلية وعتاد الكهرباء<sup>1</sup>. ومن بين المؤسسات التي تتعامل مع الميناء والمدينة في نفس الوقت، نجد شركة سكة لينك أو ما يعرف بـ (RAIL LINK) وهي شركة فرعية من شركة النقل البحري

---

1- الغرفة الوطنية للتجارة والصناعة، دليل المؤسسات الجزائرية لسنة 2007.

CMA-CGM التي نقلت خدماتها إلى الجزائر للتعاون بين شركات النقل البحري والنقل بالسكك الحديدية، بحيث تم ربط ميناء العاصمة بميناء مرسيليا عن طريق نفس مؤسسة النقل، كما تم ربط الميناء الجاف في منطقة الرويبة بالميناء عن طريق خط خاص، ويمكن ذلك من تقليص الوقت إلى حد قياسي من 12-15 يوم إلى 6 أيام لوصول الحاويات بين المينائين<sup>1</sup>.

هذه المؤشرات الإيجابية تجعلنا نتفائل بالدور الممكن أن يؤديه تفتح المدينة على الخارج خاصة وأن إمكاناتها المختلفة تبدو لا بأس بها، لكن بالمقابل هنالك في الوقت الراهن كثير من نقاط الضعف التي مازالت تشوه صورة المدينة سواء محليا أو دوليا، كما لا بد من الإشارة إلى التخوف الذي يمكن أن يصاحب عمليات التفتح مع دخول ظواهر عكسية وسلبية كتيارات سياسية، ثقافية، دينية وتيارات هجرة. أما المؤسسات المتعددة الجنسيات والمؤسسات العملاقة، فإنها عادة ما تفرض منطقتها على المجالات المستقطبة التي تمثل الموانئ أكثرها جذبا، لكنها في نفس الوقت قد تتطور بدون أن تخدم لا الأهداف الاقتصادية ولا الاجتماعية لذلك المجال (دولة).

طموحات مدينة الجزائر في البروز على الساحة الدولية :  
الإمكانات ونقاط ضعف الأداء الوظيفي :

---

1- Gouvern. E., des lignes maritimes et le transport terrestre : quels enseignements-ont-ils tirés du cas du Rait LINK, Cahiers scientifiques du transport, n°44, 2003.

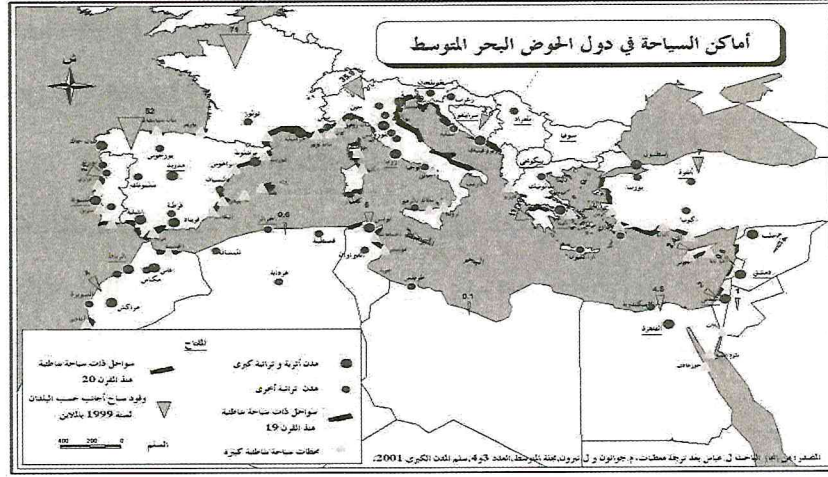
ليست جميع البحار بنفس الأهمية ولا المدن القائمة عليها وهو الحال بالنسبة للأقاليم ذات المواقع الجيدة فما بالك بتك الأقاليم الهامشية التي لا تتمكن من إحداث حركية حولها بسبب المشكلات الاقتصادية والسياسية والسكانية المؤثرة في أدائها وفي علاقاتها التجارية الخارجية.

وتعرف منطقة البحر المتوسط التي تمر عبرها ثلث الحركة البحرية الدولية، وضعا مشابها فيما يتعلق بمدنها المينائية التي تجتمع فيما بينها في كثير من الخصائص لكنها تختلف كذلك في الكثير منها.

وترجع عوامل التقارب فيما بينها في بعض السمات، إلى تشابه الظروف التاريخية التي مرت بها خلال فترات معينة من وجودها، كما ترجع أسباب الاختلاف إلى عوامل عدة لعل أهمها هو التفاوت الاقتصادي الكبير فيما بينها، خاصة بين مدن الضفة الشمالية والجنوبية، هذه الأخيرة التي تعتبر معظمها أقل تقدما وتطورا.

وتتملك كثير من مدن البحر المتوسط بما فيها الجزائر العاصمة، لكثير من الإمكانيات الطبيعية وغير الطبيعية، والمتمثلة في المساحات الشاسعة الجميلة والخلابة والتنوع البيئي والإيكولوجي الممكن استغلاله لتطوير المجالات السياحية خاصة وأن السياحة تعتبر من القطاعات التي يعول عليها كثيرا لبروز دول الضفة الجنوبية، لكن في ظل الظروف الحالية تبقى السيطرة شبه التامة

مقتصرة على بعض الدول فقط ونصيب الجزائر من السياحة الدولية ضعيف جدا بسبب عدم وجود البنى التحتية والمرافق الكافية لمثل هذه النشاطات، أنظر الخريطة



تمتلك مدينة الجزائر إمكانات أخرى يمكن ترميمها سواء لدعم دورها محليا أو دوليا فهي تضم 54 بالمائة من مجموع المناطق الصناعية للجزائر بعدد 6 مناطق جد حيوية خاصة مع فتح باب الاستثمار وتشجيعه أمام القطاع الخاص. كما تمتلك 57 بالمائة من مجموع مناطق النشاط و23 بالمائة من اليد العاملة في قطاع الإدارة والتي يمثل فيها الإطارات العليا أزيد من 50 بالمائة<sup>1</sup>.

1- Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine d'Alger, Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, Vrsion préliminaire, 2007.

تتمتع العاصمة كذلك بنسيج مقاولاتي كثيف ومرافق وتجهيزات ذات بعد دولي سواء تلك المتعلقة بعالم المعرفة والعلوم مثل الجامعات أو بميدان البحوث والتكنولوجيا مثل المراكز المتخصصة، فمن مجموع 518 مخبر بحث على المستوى الوطني تستحوذ العاصمة على 101 مخبر و14 جامعة و40 مؤسسة للبحث العلمي.

وفيما يخص النشاطات الاقتصادية، فإن العاصمة تبدو كذلك في وضعية مقبولة، خاصة وأنها تضم 26 منطقة نشاط تشغل قرابة 100 ألف عامل و24 مشروع صناعي ضخمة و25 بالمائة من الاستثمارات الأجنبية وعدد كبير من المؤسسات الصغيرة والمتوسطة وصلت 10119 مؤسسة تمنح 57 بالمائة من مناصب الشغل في الإقليم الشمالي الأوسط.

وبالرغم من توفر الجزائر العاصمة على هذا الزخم الكبير من الإمكانيات إلا أنها مازالت تعتبر مدينة ناقصة تجهيز سواء بالنسبة للمرافق الأساسية أو تلك التي تمنحها بعدا دوليا وتمكنها من التفتح على الخارج، ولعل أكثر نقاط الضعف بالنسبة للعاصمة هي المتمثلة في أدائها الوظيفي الذي لم يرق بعد إلى ما هو عليه في مدن أخرى، حتى تلك الواقعة في الضفة الجنوبية من البحر المتوسط.

فبسبب غياب إستراتيجية واضحة في هذا المجال، وبسبب التركيبة الحضرية غير المنسجمة مع أهدافها كمدينة تريد أن تدعم قدراتها الوظيفية، مازالت المدينة التي تضم أحياء بها ارث حضاري

كبير غير مهتم به، تعيش انعكاسات المشاكل الحضرية والعمرانية وحتى الاجتماعية، فالأحياء الضاحوية المهمشة وغير المهيكلة تشوه وجه المدينة وتخلق انعكاسات عميقة على استغلال المجال، مما يخلق إطارا حياتيا غير ملائم ولا وجه لائق بمدينة حباها الله بالموقع الجيد وبالإمكانات الطبيعية الهامة.

مشاريع التحسين الحضري ودعم الأبعاد الدولية للمدينة. أي تصور وأي إستراتيجية ؟

تعرف المدينة منذ سنوات، وفي إطار تطبيق توجيهات المخطط الوطني للتهيئة العمرانية، انتعاشا ملحوظا في كثير من المجالات خاصة تلك المتعلقة بالجوانب العمرانية التي يتوخى فيها تنمية المدينة وتطوير قطاعاتها الحساسة، كقطاع المال والأعمال وقطاع السياحة وقطاع الثلاثي الأعلى بصفة عامة، فلأول مرة سيكون للعاصمة مركز إدارة أعمال يضم عددا كبيرا من المرافق ذات البعد الدولي.

كما تستثمر السلطات العمومية لتحسين معالم المدينة، ببناء مرافق البنية التحتية وإنشاء الطرق وإصلاح الأحياء القديمة والأحياء العشوائية في المنطقة الحضرية للمدينة وإعادة بناء البيئة الأيكولوجية وغيرها من المنشآت الأساسية.

وسعيا لبناء المدينة وإدارتها على مستوى رفيع وتحسين وظائف المدينة ومعالمها، تهتم المدينة بحماية البيئة وتسلك طريق التنمية المستدامة باعتبارها جزء من إستراتيجية التنمية حتى آفاق 2025.

وتعمل المدينة على بناء واجهة ساحلية ومدينة مائئة بهدف فتح

المدينة في الداخل على البحر وفتحها على الخارج عن طريق تجهيزها  
بمرافق الراقية، ستتجزى في منطقة خليج الجزائر وخاصة في الضاحية  
الغربية. كما سيعرف الميناء عمليات تهيئة كبيرة لأن الرفع من  
المستوى الوظيفي للمدينة مرتبط بتتمية الميناء والتوازن بين تتمية  
الميناء والمدينة.

وتعمل السلطات العمومية على تعزيز وضع المدينة كأكبر  
مركز عمراني له وزنه في هيكله جميع المجال الوطني، بدعم  
روابطها الوظيفية داخليا عن طريق تطوير شبكات النقل  
والمواصلات، ومع الخارج عن طريق اتخاذ إجراءات على أكثر من  
مستوى، بحيث يكون الميناء أحد العناصر الهامة التي تبنى حولها  
تصورات تهيئة المدينة مستقبلا. وترتبط عمليات تهيئة الميناء بعمليات  
ستشهدها المدينة وموانئ أخرى قريبة تهدف إلى جعل الميناء ميناء  
دوليا حديثا وشاملا ومتعدد الوظائف. وتخطط المدينة بدء مشروع  
نقل الميناء شرقا، وبناء منطقة لرسو السفن السياحية وسفن النزهة  
غرب منطقة الخليج.

#### الخاتمة

يعتبر الميناء عنصرا هاما في الاقتصاد الوطني، إذ كل  
التبادلات التجارية الدولية تجري عن طريق البحر، لكن الفعالية  
والنجاعة الاقتصادية مرتبطان ارتباطا وثيقا بدرجة تنظيم وتسيير  
الموانئ بطريقة حديثة ومنتظمة، تضمن المرودية وفق مقاييس عالمية  
وخاصة ونحن نمر من احتكار النشاطات البحرية إلى فتح المجال



للسوق الحرة والمنافسة. فالموانئ الجزائرية بكل أصنافها، غير مستغلة استغلالاً عقلانياً يضمن المرودية المرجوة، خاصة الموانئ متوسطة الحجم التي تعاني مشكل انخفاض وتيرة نشاطها في حين أن الموانئ الكبيرة تعرف نوعاً من الضغط، كما هو الحال بالنسبة لميناء العاصمة.

يقع ميناء العاصمة في قلب المنطقة المركزية للمدينة ويربط معها بعلاقات تتسم بالشدة والتنوع خاصة في السنوات الأخيرة بسبب زيادة نشاطه وحجم الحركة التجارية التي تمر عبره. جزء هام من حجم الحركة البحرية والتبادل التجاري للجزائر يمر من ميناء الجزائر، الذي يبقى أول ميناء استيراد يعرف حركة كثيفة من المتوقع أن تزيد في السنوات القادمة، مما يحتم على الميناء، وفي ظل المنافسة الحادة القائمة بين موانئ البحر المتوسط، أن يطور في طرق تسييره وفي أساليب معالجته للحركة البحرية والتجارية من عمليات شحن وجمركة وتخليص، خاصة وأن بعض المؤسسات النقل البحري العالمية فتحت لها فروعاً بالعاصمة مقدمة خدماتها التي قد تقصي المؤسسات المحلية العاملة في نفس الميدان.

ترافق عمليات تطوير نشاط الميناء عمليات تهيئة ضخمة تعرفها المدينة وتدخل في إطار دعم سياسة تفتحها على العالم وبالخصوص على منطقة البحر المتوسط، المنطقة التي ترتبط بها الجزائر تاريخاً واقتصاداً، فمن المنتظر أن تأتي هذه المشاريع بالجديد وتضع المدينة على أول درجات الارتقاء إلى مصاف المدن ذات الأبعاد الدولية.

## المراجع

- 1- Schéma Directeur d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine d'ALGER, Ministère de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de l'Environnement, Version préliminaire, 2007.
- 2- Ministère des transports, plan de développement stratégique des ports algériens, Global Insight FRANCE , Maffat et Nishol Engineers inc, Amiship USA, Algérie, décembre 2005.
- 3- Gouveral. E., Les lignes maritimes et le transport terrestre : quels enseignements peut-on tirer du cas du RAIL LINK, cahiers scientifiques du transport, n°44,2003.
- 4- Dubruel.D. Transport intermodal portuaire : le cas de Hambourg, Paris, INRETS, 2003.
- Amel BERKANIBAZIZ, Le port d'Alger et son impact sur l'organisation et le 5- fonctionnement du tissu urbain, Mémoire de magister en aménagement urbain, USTHB, septembre 2002.
- 6- Gouveral. E., Huchet. J.P. La logique du conteneur : le principal enjeu de l'industrie maritime de lignes régulières, actes du colloques, IUT de Saint – Nazaire, Université de Nantes, 1998.
- 7- CNRS, Pratiques et représentations de l'espace dans les communautés méditerranéennes, par : H.Balfer, P. N.Bauratau et autres, France, 1976.
- 8- الغرفة الوطنية للتجارة والصناعة ، دليل المؤسسات الجزائرية لسنة 2007.
- 9- منشورات كلية الآداب وعلوم الإنسانية ، الرباط ، سلسلة ندوات ومناظرات رقم 109 ، العثمانيون والعالم المتوسطي ، المغرب ، 2003.